

市域铁路成德S11线项目建设启动

全国首个“轨道上的都市圈”预计2027年互联

3月30日,德阳火车站对面空地上,随着工程机械的轰鸣声响起,市域铁路成德S11线项目正式启动。这意味着继成资S3线、成眉S5线建成后,成都都市圈第三条市域铁路即将开工建设。

2027年,成德眉资四市轨道交通将无缝对接。届时,成都都市圈将成为全国首个中心城市到全部区域副中心城市均运营市域铁路的都市圈。

**全长70.87公里
共设置车站15座**

3月30日上午10点30分许,随着施工机械轰鸣,现场大屏幕上的“市域铁路成都至德阳S11线项目建设启动”字幕被缓缓点亮,标志着市域铁路成德S11线项目正式启动。

“工程可行性研究、初步设计包括招标都已完成,成德S11线推进活动举办后,下一步将着手办理相关手续,准备全面开工。”成都市住建局轨道处处长房青川说,S11线连接成都与德阳,是成渝地区双城经济圈建设和成德眉资同城化中非常重要的一个市域铁路项目,S11线与成资S3线、成眉S5线对建设轨道上的都市圈具有重要的意义。

成德S11线南起成都轨道交通1号线韦家碾站,可与成都轨道交通1号线、5号线、9号线、18号线、27号线、28号线、32号线,成都市域铁路S1号线换乘,北止于德阳市德阳站。线路由南向北主要沿北星大道-成德大道-天府大道北延线-洪湖路-泰山路走行,沿线串联成都市金牛区、新都区、彭州市,德阳市广汉市和旌阳区。

线路全长70.87公里,其中地下段长23.78公里,高架段长45.39公里,路基段长1.70公里。全线共设置车站15座,其中地下站10座,高架站5座,设德阳北车辆段1座和凤凰山停车场1座,110千伏变电所3座,控制中心设置于凤凰山停车场内,总投资约305.41亿元。项目运行时速160公里,采用市域A型车4辆编组,交流25千伏供电,建设工期49个月。

**开通运营后
最快50分钟可通达全线**

为实现成德两地快速直达,同时不影响线路高峰的系统能力,成德S11线在平峰时段拟采用“大站快车+站站停列车”混跑模式。该模式可以较好满足成都、德阳两地之间1小时到达的时间目标要求,其中快车方案可实现成都(凤台三路站)-德阳(天府旌城站)30分钟出行目标。在初、近、远期的设计输送能力分别为每小时0.91万人、1.36万人和1.59万人,充分满足成德间客运需求。

“成德S11线开通以后,最快50分钟可通达全线。”四川成德轨道交通有限公司总经理蒋岩松说,今年项目将全力以赴加快推进交通疏解、管线迁改、绿化及市政设施迁移等前期工作,努力确保全线站点和区间分阶段实现围护结构、土方开挖以及主体结构施工,确保全年投资目标顺利完成。

**成德眉资
市域铁路规划图**



制图/高翔

成德S11线

- 南起成都轨道交通1号线韦家碾站,可与成都轨道交通1号线、5号线、9号线、18号线、27号线、28号线、32号线,成都市域铁路S1号线换乘,北止于德阳市德阳站。

- 线路全长70.87公里,全线共设置车站15座,其中地下站10座,高架站5座,总投资约305.41亿元,建设工期49个月。

成都外环铁路

(线路走向以最终规划为准)

成眉S5线

- 2022年9月26日,市域铁路成眉S5线眉山段开工。目前正有序推进视高站、眉山音乐广场和眉山东站等线路站点建设。该线路预计2026年12月具备试运营条件,届时眉山将直接接入成都轨道交通网络。

成资S3线

- 作为四川首条跨市域轨道交通线路,轨道交通资阳线(即市域铁路成资S3线)已于2020年11月27日正式开工。3月30日,轨道交通资阳线施工总承包部相关负责人表示,目前已进入全线铺轨作业和站后机电安装,下个月将实现全线洞通。按照此前规划,轨道交通资阳线预计2024年建成通车。

蒋岩松表示,按照49个月工期,项目应在2027年4月与群众见面。但四川成德轨道交通有限公司将在保质安全的前提下,努力搞建设,力争与成眉S5线一样,在2026年与大家见面。

**预计2027年
实现市域铁路四市互联**

值得一提的是,开通运营后,成德S11可接驳成都轨道交通18号线抵达天府国际机场,并可通过成都轨道交通线网换乘S3、S5线通达资阳、眉山两市。未来,随着多条市域(郊)铁路的开通,市民通过方便快捷的轨道交通,就能切身感受到“同城化”发展的便利与幸福,朝看德阳广汉三星堆、午食资阳安岳坛子肉、夜游眉山东坡水街的同城生活模式即将走进四地老百姓的生活。

目前,以成都为核心,规划16条放射状铁路对外通道,以2条环形铁路强化放射状铁路转换,构建畅达国内主要城市的“138”铁路交通圈,即至重庆1小时畅达、至四川周边省会城市3小时通达、至国内主要城市8小时通达,打造轨道上的都市圈。

市域铁路建设方面,成德S11线项目正式启动,成资S3线、成眉S5线加快建设,成都铁路枢纽环线改造公铁二期工程今年年底开工

建设,逐步形成“环+射”铁路公铁化开行格局。到2027年,成德眉资区域将成为全国首个中心城市到全部区域副中心城市均运营市域铁路的都市圈。

在四城三线互通的同时,还有一条铁路将进一步连接成德眉资。根据此前公布的规划,成都外环铁路为一条新建双线客运专线铁路,设计时速250公里(西来经都江堰至彭州段时速200公里),正线运营长度479.9公里,新建正线长度386.7公里,设车站35座,其中新建10座,改建既有站7座。项目投资预估总额约968亿元。

根据可行性研究报告,线路串联起成都、德阳、眉山、资阳4市19个区县,连接进出成都的11条干线铁路以及天府国际机场、东部新区、都江堰、青城山等重要区域,是一条打造轨道上的成渝地区双城经济圈、支撑成德眉资同城化发展、有效实现多网融合的成都都市圈客运专线。

据了解,成都外环铁路一期工程已纳入国家发展改革委印发的《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》,成都市、蜀道集团正积极开展成都外环铁路分段建设方案研究。

华西都市报-封面新闻记者 王祥龙 冷宇 杨芮雯 杨霁月 李庆 王越欣 陈远扬

专家解读

**有高铁为何还要修市域铁路?
弥补都市圈各功能板块联系**

在有公交、高铁的情况下,为何还要修市域铁路?“它们各自有各自的功能服务区间,都是缺一不可、不可替代的。”3月30日,中国城市中心总工程师、国土产业交通规划院院长张国华在接受华西都市报、封面新闻记者采访时说,多层次轨道交通网络中,就包括高铁、城际铁路、市域铁路、地铁等,它们的层级差异在于功能服务区间的不同。高铁解决的是300公里以上的城市群联系,比如成都到重庆、成都到西安。城际铁路是解决150-300公里之间的城市联系,地铁的服务半径是20-40公里,主要解决城市中心城区、主城区内部的联系。市域铁路解决的是40-150公里都市圈功能板块之间的高效联系。

“准确来说,市域铁路不是地铁,也不是铁路,而是兼具了两者的优点。”张国华解释说,高铁速度快,但车次频率不高。地铁频率快,但速度又提不起来,市域铁路就综合了两者的优点,“既能把速度提起来,频率也更快。”

张国华说,因此,修建市域铁路不是多了一种出行方式,而是弥补都市圈内部各功能板块的联系。

华西都市报-封面新闻记者 王越欣 李庆